

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 13.11.2008
COM(2008) 779 definitief

2008/0221 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere
essentiële parameters**

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2008) 2860}

{SEC(2008) 2861}

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

- **Motivering en doel van het voorstel**

Aangezien het wegvervoer verantwoordelijk is voor 23% van de totale CO₂-emissies¹, is het beperken van het energieverbruik en van de emissies van voertuigen een grote uitdaging voor de EU.

In het Actieplan voor energie-efficiëntie² en de mededeling "Groener vervoer"³ is aangekondigd dat in 2008 een voorstel inzake de energie-etikettering van banden zou worden gedaan. Het doel van dit voorstel is een marktverschuiving teweeg te brengen in de richting van brandstofefficiënte banden, ook banden met lage rolweerstand genoemd.

Een geïntegreerde benadering van de etikettering van banden garandeert dat gestandaardiseerde informatie wordt verstrekt, niet alleen over de brandstofefficiëntie maar ook over de grip op nat wegdek en de rolgeluidemissies, zodat consumenten en eindgebruikers een geïnformeerde keuze kunnen maken. De etikettering heeft tot doel marktkrachten in beweging te brengen welke leiden tot een dynamische verbetering van alle parameters die verder reikt dan de minimum-typegoedkeuringseisen (de procedure voor toegang tot de EU-markt).

- **Algemene context**

Aangezien banden 20 à 30% van het totale brandstofverbruik van een voertuig vertegenwoordigen, spelen ze een belangrijke rol in het terugdringen van het energieverbruik en de emissies van het wegvervoer. Dit brandstofverbruik is te wijten aan de rolweerstand van banden, die hoofdzakelijk het gevolg is van hysteretische verliezen (energieverliezen ten gevolge van het opwarmen en vervormen van de wielen tijdens het rijden). Nieuwe technologieën maken het mogelijk de rolweerstand te verkleinen. Momenteel varieert de rolweerstand van verschillende categorieën banden met bijna 100%. Voor personenauto's betekent dit een verschil in brandstofverbruik tot 10% tussen de banden met de kleinste en die met de grootste rolweerstand.

Uit studies blijkt dat brandstofefficiënte banden ook rendabel zijn: de meerprijs van banden met een lagere rolweerstand wordt gecompenseerd door de brandstofbesparing die ze tijdens hun levensduur opleveren. Zowel de consument als de maatschappij in het algemeen hebben dus belang bij deze banden, omdat ze de brandstofkosten en de emissies van het wegvervoer doen dalen. Dit kan een indrukwekkend effect hebben op EU-niveau: uit de externe studie die in het kader van de effectbeoordeling is uitgevoerd, blijkt dat jaarlijks 0,56 tot 1,51 miljoen ton emissies kunnen worden bespaard, afhankelijk van de snelheid waarmee de markt voor deze banden zich

¹ Europees Milieuagentschap, Annual European Community Greenhouse Gas Inventory 1990-2005 en Inventory Report 2007, blz. 88.

² COM(2006) 545.

³ COM(2008) 433.

ontwikkelt. Dit stemt overeen met het uit het verkeer nemen van 0,5 tot 1,3 miljoen personenauto's in de EU (3 tot 8% van het aantal nieuwe geregistreerde personenauto's).

Op de "original equipment"-markt⁴ zijn de autofabrikanten steeds de motor geweest achter de verbeteringen van de rolweerstand van banden, en dat zal ook in de toekomst zo blijven. Zij hebben er immers alle belang bij hun voertuigen uit te rusten met brandstofefficiënte banden omdat ze op die manier gemakkelijker kunnen voldoen aan de emissie-eisen van de typegoedkeuringswetgeving. In de verordening inzake de algemene veiligheid van motorvoertuigen⁵ zullen minimumeisen inzake rolweerstand worden vastgesteld, waardoor de banden die het slechtst presteren op het vlak van brandstofefficiëntie zullen worden verboden. Door een gebrek aan informatie voor eindgebruikers, met name op de vervangingsmarkt, zullen deze twee stimulansen echter niet volstaan om de vereiste marktverschuiving teweeg te brengen.

Op de vervangingsmarkt⁶, die 78% van de bandenmarkt vertegenwoordigt, hebben consumenten en bedrijven geen toegang tot objectieve informatie over de rolweerstand. Zij kunnen dus niet de afweging maken tussen de hogere aankoopprijs van banden met lage rolweerstand en de brandstofbesparing die dergelijke banden opleveren. Uit marktonderzoek is gebleken dat er bij de consument wel degelijk interesse bestaat voor het kopen van brandstofefficiënte banden.

De prestaties van banden zijn afhankelijk van verschillende parameters die elkaar onderling beïnvloeden. Het verbeteren van één parameter, bijvoorbeeld de energie-efficiëntie, kan negatieve gevolgen hebben voor andere parameters, zoals de grip op nat wegdek. Het verbeteren van de grip op nat wegdek kan dan weer een negatieve impact hebben op de rolgeluidemissies. De grip op nat wegdek en de rolgeluidemissies kunnen sterker worden verbeterd dan de minimumeisen van de typegoedkeuringswetgeving voorschrijven⁷. Het is dan ook in het belang van de maatschappij om, naast de rolweerstand, ook de optimalisering van deze twee parameters te stimuleren.

De suboptimale marktverschuiving in de richting van brandstofefficiënte banden, die het gevolg is van een gebrek aan informatie, kan worden verbeterd door een etiketteringsregeling voor banden op EU-niveau. Deze regeling stelt de consumenten in staat een geïnformeerde keuze te maken, waardoor bandenfabrikanten worden aangemoedigd om hun producten te verbeteren, en draagt bij tot de bewustmaking rond dit thema.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

Het voorstel inzake de etikettering van banden maakt deel uit van een geïntegreerde benadering die tot doel heeft het brandstofverbruik en de emissies van het wegverkeer te doen dalen. Dit voorstel is gericht op de vraagzijde en vormt een aanvulling op de

⁴ Op nieuwe voertuigen gemonteerde banden; deze banden vertegenwoordigen een marktaandeel van 22%.

⁵ Voorstel COM(2008) 316, ter goedkeuring voorgelegd, PB C... van ... , blz. .

⁶ Banden die op voertuigen worden gemonteerd wanneer de oorspronkelijke banden versleten zijn, gewoonlijk na 40 000 km voor personenauto's.

⁷ COM(2008) 316, zie voetnoot 5.

typegoedkeuringswetgeving voor banden, die op de aanbodzijde gericht is omdat er minimumeisen voor fabrikanten in zijn vastgesteld. De in het voorstel voor een verordening inzake de algemene veiligheid van motorvoertuigen vastgestelde minimumeisen inzake rolweerstand, grip op nat wegdek en rolgeluidemissies, die in oktober 2012 van kracht zullen worden, garanderen een standaardkwaliteit voor banden. De etiketteringsregeling is de motor achter verbeteringen die verder gaan dan deze minimumeisen. In de context van de toegenomen concurrentie op de bandenmarkt zal deze regeling voor een gelijk speelveld zorgen en de fabrikanten de mogelijkheid bieden om profijt te trekken van productdifferentiëring, zodat de concurrentie niet alleen op de prijs gebaseerd is, maar ook op de kwaliteit van de producten. Door deze regeling zullen de op reputatie gebaseerde hinderpalen voor nieuwe marktdeelnemers waarschijnlijk ook verdwijnen. De O&O-investeringen van de bandensector zullen beter renderen omdat consumenten en eindgebruikers toegang krijgen tot objectieve, betrouwbare en vergelijkbare informatie over bandenparameters.

Geharmoniseerde en nauwkeurige beproevingsmethoden zijn van essentieel belang om vergelijkbare informatie over bandenparameters op te stellen. Om de administratieve lasten en de beproevingskosten voor de fabrikanten te doen dalen, moeten dezelfde beproevingsmethoden worden gebruikt als die welke zijn gedefinieerd in de wetgeving inzake de typegoedkeuring van banden.

- **Samenhang met andere beleidsgebieden van de EU**

De etiketteringsregeling zal tot een groter aanbod van brandstofefficiënte banden leiden, wat bijdraagt tot de verwezenlijking van de doelstelling van 20% energiebesparing tegen 2020, die in het Actieplan voor energie-efficiëntie⁸ is vastgesteld en vervolgens door de Raad Energie en door het Europees Parlement is onderschreven⁹.

Het voorstel spoort met de herziene strategie van de Commissie inzake CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen¹⁰ en de input van de CARS 21-groep op hoog niveau¹¹. Deze strategie is gebaseerd op een geïntegreerde benadering voor het bereiken van de doelstelling van 120g CO₂-emissies per kilometer tegen 2012, waarbij 130g/km wordt bereikt via een wetgevingsinstrument inzake de emissies van personenauto's, gemeten bij de typegoedkeuring¹², en nog eens 10g/km of gelijkwaardig via een lijst aanvullende maatregelen, zoals het stimuleren van brandstofefficiënte banden. De erkenning van de etiketteringsregeling voor banden zal ook toenemen door synergieën met het herziene voorstel inzake informatie over personenauto's¹³.

Aangezien het stimuleren van een marktverschuiving naar brandstofefficiënte banden

⁸ COM(2006) 545.

⁹ TTE, Raad Energie van 23 november 2006, 15210/06; Europese Raad te Brussel op 8/9 maart 2007, Conclusies van het voorzitterschap, 7224/07; Resolutie van het Europees Parlement van 24 oktober 2007 inzake de communautaire strategie ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen (2007/2119 (INI)), punt 32.

¹⁰ COM(2007) 19.

¹¹ COM(2007) 22.

¹² COM(2007) 856.

¹³ Herschikking van Richtlijn 1999/94/EG.

investeringen in O&O aanmoedigt, een gelijk speelveld voor alle marktdeelnemers creëert en de koolstofvoetafdruk van het wegverkeer doet afnemen en dus bijdraagt tot de beleidsdoelstelling inzake duurzame mobiliteit, spoort het met de Lissabonstrategie en de hernieuwde strategie inzake duurzame ontwikkeling.

Een van de belangrijkste doelstellingen van het communautaire Lissabonprogramma voor de periode 2008-2010¹⁴ is het bevorderen van een "een industriebeleid dat gericht is op duurzamere productie- en consumptiepatronen", zoals verder uitgewerkt in het actieplan inzake duurzame consumptie en productie en een duurzaam industriebeleid¹⁵.

Het etiketteren van banden speelt ook een belangrijke rol in de verwezenlijking van de in de EU-strategie voor het consumentenbeleid 2007-2013¹⁶ geformuleerde doelstelling "Consumenten mondig maken", aangezien het de consumenten in staat stelt een geïnformeerde keuze te maken bij het kopen van vervangingsbanden.

2. RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

• Raadpleging van belanghebbende partijen

Wijze van raadpleging, belangrijkste geraadpleegde sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Gedurende het hele proces zijn de meningen van belanghebbenden verzameld door middel van bilaterale vergaderingen en herhaaldelijk overleg met vertegenwoordigers van de lidstaten, ngo's, consumenten- en brancheverenigingen, de bandensector, wagenparkbeheerders, bandenhandelaars en autofabrikanten.

- De eerste reacties werden verzameld tijdens de openbare raadpleging van het DG ENTR over geavanceerde veiligheid van motorvoertuigen, die in augustus 2007 werd gehouden en een voorstel bevatte voor de indeling van banden volgens categorieën van brandstofefficiëntie. Deze bepaling werd uiteindelijk uit het voorstel van ENTR geschrapt om een grondiger analyse mogelijk te maken, maar de feedback van deze raadpleging is toch in aanmerking genomen.

- Op 21 april 2008 heeft een vergadering van de deskundigengroep met vertegenwoordigers van de bandensector plaatsgevonden om technische kwesties te verduidelijken.

- Op 26 mei 2008 is een workshop met belanghebbenden georganiseerd. Het werkdocument, met vragen over diverse beleidskeuzes die tijdens de workshop werden behandeld, de antwoorden van de belanghebbenden en de notulen van de workshop, is gepubliceerd op de Europa-website.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

¹⁴ COM(2007) 804.

¹⁵ COM(2008) 397/3.

¹⁶ COM(2007) 99.

De raadpleging van belanghebbenden heeft geholpen bij het vaststellen van beleidsopties en het mogelijke ontwerp van de etiketteringsregeling. In het algemeen waren alle respondenten tijdens het raadplegingsproces voorstander van de invoering van een etiketteringsregeling. Zij hebben echter voorbehoud gemaakt bij bepaalde technische punten:

- Tijdens de eerste openbare raadpleging van ENTR werd benadrukt dat bij het ontwerpen van een etiketteringsregeling voor brandstofefficiënte banden moest worden vermeden dat de veiligheidsprestaties van de banden zouden verslechteren. De bandensector heeft ertoe opgeroepen rekening te houden met alle relevante parameters en heeft daarom het concept van een "geïntegreerde benadering voor bandenprestaties" ontwikkeld. Teneinde rekening te houden met deze opmerking voorziet de etiketteringsregeling in een classificering op basis van verscheidene criteria.

- De Commissie werd verzocht ambitieuzere brandstofefficiëntiecategorieën voor te stellen en dezelfde indeling te volgen als voor huishoudtoestellen (een schaal van A tot en met G)¹⁷. De externe studie werd gevolgd door uitgebreid onderzoek om de precieze stand van de techniek vast te stellen en na te gaan welk technologisch potentieel er bestaat voor verdere verbetering van de brandstofefficiëntie van banden en de bijbehorende productiekosten. Bij het opstellen van de brandstofefficiëntiecategorieën is rekening gehouden met de resultaten van dit onderzoek; de categorieën werden zodanig opgesteld dat categorie A veeleisend genoeg was om de marktverschuiving naar brandstofefficiënte banden teweeg te brengen, maar tegelijk te garanderen dat deze banden rendabel blijven voor de eindgebruikers, m.a.w. dat de hogere aankoopprijs wordt gecompenseerd door de brandstofbesparing.

- Sommige belanghebbenden hebben gevraagd om rolgeluidemissies op te nemen in de etiketteringsregeling. Als reactie daarop werden rolgeluidemissies, die oorspronkelijk niet waren opgenomen, toch meegenomen in de effectbeoordeling.

- Ten slotte werd uitgebreid gediscussieerd over de vraag of het relevant was om C2- en C3-banden (banden die gemonteerd zijn op lichte en zware bedrijfsvoertuigen) op te nemen in de etiketteringsregeling. De wegvervoersbedrijven en hun federatie, de Internationale Wegvervoerorganisatie (IRU), hebben ertoe opgeroepen deze bandencategorieën op te nemen in de etiketteringsregeling. Aangezien uit de effectbeoordeling bleek dat aanzienlijke brandstofbesparingen op deze markten mogelijk waren, werd besloten deze bandencategorieën in het wetgevingsvoorstel op te nemen.

Van 28.4.2008 tot en met 30.5.2008 heeft een openbare raadpleging via internet plaatsgevonden. De Commissie heeft 14 reacties ontvangen. De resultaten kunnen worden geraadpleegd op http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

- **Bijeenbrengen en benutten van deskundigheid**

¹⁷ Richtlijn 1992/75/EG.

Betrokken wetenschaps- en kennisgebieden

Het European Policy Evaluation Consortium kreeg de opdracht om tussen december 2007 en juli 2008 een externe studie uit te voeren, die als input voor de effectbeoordeling is gebruikt.

Gebruikte methode

De studie besteedde aandacht aan de technische achtergrond waarop het ontwerp van een etiketteringsregeling is gebaseerd, inclusief de afweging tussen bandenparameters, marktstructuur en kosten-batenanalyse.

Het specifieke ontwerp van de bandencategorieën met betrekking tot brandstofverbruik en grip op nat wegdek is onder meer gebaseerd op de volgende factoren: (1) de stand van de techniek, (2) de productiekosten om een bepaald niveau van rolweerstand of grip op nat wegdek te bereiken in vergelijking met de brandstofbesparingen of verbeteringen van de veiligheid bepalen het (3) niveau van kostenefficiëntie dat de markt naar redelijke verwachtingen zal bereiken, (4) de nauwkeurigheid van de testmethoden, wat een invloed kan hebben op de grootte van de schalen van de indeling.

Belangrijkste geraadpleegde organisaties en deskundigen

Vertegenwoordigers van de lidstaten, ngo's, consumenten- en brancheorganisaties, de bandensector, bandenhandelaars en autofabrikanten zijn geraadpleegd.

Ontvangen en gebruikte adviezen

Er zijn geen potentieel ernstige risico's met onomkeerbare gevolgen gesignaleerd.

De technische input en de kosten-batenanalyse maakten deel uit van de effectbeoordeling.

Wijze waarop het deskundigenadvies beschikbaar is gemaakt voor het publiek

De externe studie kan worden gedownload op:

http://ec.europa.eu/energy/demand/legislation/under_discussion_en.htm.

• **Effectbeoordeling**

In de effectbeoordeling werden de volgende beleidsopties ter bevordering van een marktverschuiving naar brandstofefficiënte banden beoordeeld:

- Optie 1: geen EU-maatregelen. Dit basisscenario omvat de vaststelling van minimumeisen voor rolweerstand, zoals voorgesteld in de verordening inzake de algemene veiligheid van motorvoertuigen, en bestaande stimulansen voor autofabrikanten om hun voertuigen uit te rusten met brandstofefficiënte banden teneinde lagere emissieniveaus te bereiken dan die welke in de typegoedkeuringsprocedure zijn vastgesteld.
- Optie 2: etiketteringsregeling met 1 criterium voor banden van personenauto's (C1-

banden), namelijk brandstofefficiëntie, en minimumeisen voor andere parameters (grip op nat wegdek en rolgeluidemissies).

- Optie 3: etiketteringsregeling met 2 criteria voor C1-banden, namelijk brandstofefficiëntie en grip op nat wegdek, en minimumeisen voor rolgeluidemissies.
- Optie 4: etiketteringsregeling met meerdere criteria voor C1-banden, namelijk brandstofefficiëntie, grip op nat wegdek en rolgeluidemissies.
- Optie 5: uitbreiding van de etiketteringsregeling voor C1-banden (optie 2, 3 of 4) tot C2- en C3-banden.
- Optie 6: economische instrumenten en openbare aanbestedingen.

Uit de vergelijking van de beleidsopties blijkt dat de voordelen van een etiketteringsregeling met meerdere criteria voor C1-banden (optie 4) het grootst zijn als de regeling ook wordt uitgebreid tot C2- en C3-banden (optie 5). In vergelijking met optie 2 (etiketteringsregeling met 1 criterium) verloopt de marktpenetratie van brandstofefficiënte banden trager, maar dit wordt gecompenseerd door de toegenomen veiligheid. De uitbreiding van de etiketteringsregeling tot C2- en C3-banden zou leiden tot een veel grotere totale brandstofbesparing.

De Commissie heeft een effectbeoordeling uitgevoerd die in het werkprogramma is opgenomen. Het verslag kan worden geraadpleegd op: http://ec.europa.eu/governance/impact/cia_2008_en.htm.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

• Samenvatting van de voorgestelde maatregel

Het voorstel heeft betrekking op het opzetten van een etiketteringsregeling voor bandenparameters, waaronder brandstofefficiëntie, grip op nat wegdek en rolgeluidemissies, voor C1-, C2- en C3-banden (banden voor personenauto's, lichte en zware bedrijfsvoertuigen). Op basis van deze regeling worden prestatiecriteria van banden ingedeeld in categorieën en vermeld op het etiket. Aldus wordt geharmoniseerde en gemakkelijk begrijpbare informatie gegeven aan de consumenten, bedrijven en detailhandelaars. Deze regeling garandeert dat de informatie via diverse media (elektronisch, catalogi, stickers) aan de eindgebruikers wordt meegedeeld.

• Rechtsgrondslag

De rechtsgrondslag voor dit voorstel is artikel 95 van het Verdrag.

• Subsidiariteitsbeginsel

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voor zover het voorstel geen gebieden bestrijkt die onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallen.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen niet voldoende

door de lidstaten worden verwezenlijkt.

Zoals reeds benadrukt in verband met de tenuitvoerlegging van de richtlijn inzake informatie over personenauto's¹⁸, vormt het bestaan van 27 verschillende etiketteringsregelingen een grote last voor de fabrikanten, die hun producten op verschillende manieren moeten etiketteren naar gelang van het land waarin ze worden verkocht. Dit is niet bevorderlijk voor de vereiste marktverschuiving. De verschillen tussen de etikettering van producten zorgen voor verwarring bij de consument en verhinderen hem om een geïnformeerde keuze te maken. Bovendien hebben de lidstaten, consumentenverenigingen en de bandensector te kennen gegeven voorstander te zijn van een geharmoniseerde etiketteringsregeling.

De doelstellingen van het voorstel kunnen om de volgende redenen beter door een optreden van de Gemeenschap worden verwezenlijkt.

Een geharmoniseerde etiketteringsregeling zal de administratieve last voor de lidstaten en de bandensector verlichten, versnippering van de interne markt voorkomen en een gelijk speelveld voor iedereen tot stand brengen.

Het toepassingsgebied van het voorstel blijft beperkt tot de harmonisering van productinformatie; de tenuitvoerlegging en het markttoezicht vallen onder de verantwoordelijkheid van de lidstaten.

Het voorstel is derhalve in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel is om de volgende redenen in overeenstemming met het evenredigheidsbeginsel.

Het voorstel gaat niet verder dan wat nodig is om de doelstellingen van het wetgevingsvoorstel te bereiken. Om de kosten voor de bandenfabrikanten te beperken, wordt gebruik gemaakt van dezelfde tests als in de typegoedkeuringsprocedure. Vrijwillige aangifte zal leiden tot een verdere beperking van de kosten, die in het slechtste geval op 0,03 euro per band worden geschat.

Het voorstel voorziet ook in de ontwikkeling van een sticker waarop het etiket in een verstaanbaar en taalafhankelijk formaat wordt weergegeven. Om de logistiekkosten tot een minimum te beperken, wordt gebruik gemaakt van pictogrammen die garanderen dat de etiketten verstaanbaar zijn zonder dat de bandensector of de bandenhandelaars een speciale sticker in alle officiële EU-talen hoeven aan te brengen. Op het internet is aanvullende informatie over de etiketten beschikbaar in de relevante talen. De begrijpelijkheid van de etiketten wordt ook vergroot door gebruik te maken van een lay-out die vergelijkbaar is met die welke in het kader van de richtlijn voor energie-etikettering van huishoudtoestellen wordt gebruikt.

De etikettering van banden hoeft niet te leiden tot een prijsstijging. Er zullen nog steeds budgetvriendelijke banden worden aangeboden in de handel; het enige verschil is dat

¹⁸ Richtlijn 1999/94/EG.

de consumenten nu objectieve informatie over de kwaliteit van de banden krijgen, zodat de concurrentie niet alleen gebaseerd is op de prijs maar ook op de prestaties van de banden.

- **Keuze van instrumenten**

Voorgesteld instrument: richtlijn.

Andere instrumenten zouden om de volgende redenen ongeschikt zijn.

Markttoezicht en naleving van de richtlijn zijn van cruciaal belang om het succes van de regeling te garanderen. De lidstaten moeten daarom hun eigen toezichtsprocedures opstellen. Bewustmakingscampagnes op nationaal niveau om de etiketteringsregeling uit te leggen, worden beter gericht tot eindgebruikers en consumenten. Daarom wordt voorgesteld een richtlijn vast te stellen, die in de wetgeving van de lidstaten moet worden omgezet.

Het voorstel is opgezet volgens een "opsplitsing in twee niveaus", waarbij de fundamentele bepalingen van de richtlijn volgens de medebeslissingsprocedure worden vastgesteld, terwijl de technische specificaties en de aanpassing aan de technische vooruitgang worden vastgesteld volgens de comitéprocedure, overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de Gemeenschap.

5. AANVULLENDE INFORMATIE

- **Europese Economische Ruimte**

De voorgestelde maatregel betreft een onderwerp dat onder de EER-overeenkomst valt en moet daarom worden uitgebreid tot de Europese Economische Ruimte.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters

Voor de EER relevante tekst

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie¹⁹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²⁰,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²¹,

Handelend overeenkomstig de procedure van artikel 251 van het Verdrag²²,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Gezien de klimaatverandering en de behoefte om het Europese concurrentievermogen te ondersteunen, zoals benadrukt in de mededeling van de Commissie over "Groener vervoer"²³, is duurzame mobiliteit is een grote uitdaging voor de Gemeenschap.
- (2) In de mededeling van de Commissie "Actieplan voor energie-efficiëntie – het potentieel realiseren"²⁴ is erop gewezen dat tegen 2020 het totale energieverbruik met 20% kan worden teruggedrongen door middel van een lijst gerichte acties, waaronder de etikettering van banden.
- (3) Banden veroorzaken 20 tot 30% van het brandstofverbruik van een voertuig, vooral door hun rolweerstand. Een beperking van de rolweerstand kan dus een aanzienlijke bijdrage leveren tot de energie-efficiëntie van het wegvervoer en tot de beperking van de emissies.

¹⁹ PB C van , blz. .

²⁰ PB C van , blz. .

²¹ PB C van , blz. .

²² PB C van , blz. .

²³ COM(2008) 433.

²⁴ COM(2006) 545.

- (4) Banden hebben een aantal kenmerken die elkaar onderling beïnvloeden. Het verbeteren van één parameter, zoals de rolweerstand, kan nadelige gevolgen hebben voor een andere parameter, zoals de grip op nat wegdek, en het verbeteren van de grip op nat wegdek kan dan weer nadelige gevolgen hebben voor de rolgeluidemissies. De bandenfabrikanten moeten worden aangemoedigd om alle parameters te optimaliseren.
- (5) Brandstofefficiënte banden zijn rendabel omdat de hogere aankoopprijs, die het gevolg is van hogere productiekosten, wordt gecompenseerd door de brandstofbesparing.
- (6) In [Verordening (EG) nr. .../... betreffende typegoedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen]²⁵ worden minimumeisen inzake de rolweerstand van banden vastgesteld. Door de ontwikkeling van de technologie is het mogelijk het energieverlies door de rolweerstand van banden nog sterker te beperken dan in deze minimumeisen is vastgesteld. Om de invloed van het wegvervoer op het milieu te beperken, moeten dan ook bepalingen worden vastgesteld om eindgebruikers aan te moedigen brandstofefficiëntere banden te kopen. Dit kan door geharmoniseerde informatie over deze parameter te verstrekken.
- (7) Verkeerslawaai is hinderlijk en heeft schadelijke gevolgen voor de gezondheid. In [Verordening (EG) nr. .../... betreffende typegoedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen] worden minimumeisen inzake de rolgeluidemissies van banden vastgesteld. Door de ontwikkeling van de technologie is het mogelijk de rolgeluiden van banden nog sterker terug te dringen dan in deze minimumeisen is vastgesteld. Om het verkeerslawaai terug te dringen, moeten dan ook bepalingen worden vastgesteld om eindgebruikers aan te moedigen banden met lage rolgeluidemissies te kopen. Dit kan door geharmoniseerde informatie over deze parameter te verstrekken.
- (8) Dankzij de bepaling inzake geharmoniseerde informatie over de rolgeluidemissies van banden kunnen ook gemakkelijker maatregelen worden genomen tegen verkeerslawaai. Bovendien doet deze bepaling het bewustzijn over het effect van banden op het verkeerslawaai toenemen in het kader van Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaai²⁶.
- (9) In [Verordening (EG) nr. .../... betreffende typegoedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen] worden minimumeisen inzake de grip van banden op nat wegdek vastgesteld. Door de ontwikkeling van de technologie is het mogelijk de grip op nat wegdek sterker te verbeteren dan in deze minimumeisen is vastgesteld en de remafstand op nat wegdek te verkorten. Om de verkeersveiligheid te verbeteren, moeten dan ook bepalingen worden vastgesteld om eindgebruikers aan te moedigen banden met goede grip op nat wegdek te kopen. Dit kan door geharmoniseerde informatie over deze parameter te verstrekken.
- (10) Andere bandenparameters, zoals aquaplaning of weggedrag in bochten, hebben eveneens een invloed op de verkeersveiligheid. Momenteel bestaan er echter nog geen geharmoniseerde beproevingsmethoden voor deze parameters. Daarom moet in de

²⁵ Voorstel COM(2008) 316, ter goedkeuring voorgelegd, PB C... van ... , blz. .

²⁶ PB L 189 van 18.7.2002, blz. 12.

mogelijkheid worden voorzien om in een later stadium, voor zover nodig, bepalingen vast te stellen met betrekking tot het verstrekken van geharmoniseerde informatie over deze bandenparameters aan eindgebruikers.

- (11) Informatie over bandenparameters in de vorm van een standaardetiket zal naar alle waarschijnlijkheid de aankoopbeslissingen van eindgebruikers beïnvloeden in de richting van veiligere, geluidsarmere en brandstofefficiëntere banden. Dit zal op zijn beurt de bandenfabrikanten ertoe aanzetten deze parameters te optimaliseren, wat de weg effent voor duurzamere consumptie en productie.
- (12) Een grote verscheidenheid van regels betreffende de etikettering van banden in de lidstaten zou de intracommunautaire handel belemmeren en de administratieve lasten en beproevingskosten voor de bandenfabrikanten doen toenemen.
- (13) Vervangingsbanden vertegenwoordigen 78% van de bandenmarkt. Het is dan ook gerechtvaardigd de eindgebruiker te informeren over de parameters van zowel vervangingsbanden als banden die op nieuwe voertuigen zijn gemonteerd.
- (14) Het is van belang dat meer informatie over de brandstofefficiëntie en andere parameters van banden wordt verstrekt aan de consumenten, inclusief wagenparkbeheerders en vervoersbedrijven. Zonder etikettering en geharmoniseerde beproevingsmethoden is het voor hen immers niet gemakkelijk om de parameters van verschillende bandenmerken te vergelijken. Daarom moet de richtlijn gelden voor C1-, C2- en C3-banden.
- (15) De consumenten zijn vertrouwd met het energie-etiket waarbij producten worden ingedeeld in een schaal van A tot G en dat wordt toegepast voor huishoudtoestellen overeenkomstig Richtlijn 92/75/EEG betreffende de vermelding van het energieverbruik en het verbruik van andere hulpbronnen op de etikettering en in de standaardproductinformatie van huishoudelijke apparaten²⁷. Dit etiket heeft zijn nut bewezen bij het promoten van energiezuiniger toestellen. Voor de etikettering van de brandstofefficiëntie van banden moet dan ook hetzelfde ontwerp worden gebruikt.
- (16) Door in de verkooppunten een etiket aan te brengen op de banden en dit etiket ook in het reclamemateriaal op te nemen, krijgen distributeurs en potentiële eindgebruikers geharmoniseerde informatie over de brandstofefficiëntie, de grip op nat wegdek en de rolgeluidemissies van banden.
- (17) Sommige eindgebruikers kiezen hun banden alvorens zich naar een verkooppunt te begeven of kopen banden per postorder. Om ook deze eindgebruikers in staat te stellen een geïnformeerde keuze te maken op basis van geharmoniseerde informatie over de brandstofefficiëntie, de grip op nat wegdek en de rolgeluidemissies, moeten de etiketten worden opgenomen in alle technisch reclamemateriaal, met inbegrip van de documenten die op het internet beschikbaar zijn.
- (18) Overeenkomstig de geharmoniseerde beproevingsmethoden die zijn vastgesteld in [Verordening (EG) nr. .../... betreffende typegoedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen] moet informatie worden verstrekt die eindgebruikers

²⁷ PB L 297 van 13.10.1992, blz. 16.

in staat stelt verschillende banden te vergelijken en fabrikanten in staat stelt de beproevingskosten te beperken.

- (19) Als lidstaten maatregelen nemen ten gunste van brandstofefficiënte banden, moeten categorieën voor het minimumbrandstofverbruik worden vastgesteld teneinde versnippering van de interne markt te voorkomen. Dergelijke stimulansen zouden een vorm van staatssteun kunnen zijn. Deze richtlijn laat onverlet het resultaat van toekomstige staatssteunprocedures die overeenkomstig de artikelen 87 en 88 van het Verdrag kunnen worden ingeleid tegen dergelijke stimulerende maatregelen.
- (20) Het is van essentieel belang dat de fabrikanten, leveranciers en distributeurs de etiketteringsbepalingen naleven om het doel van die bepalingen te kunnen bereiken. De lidstaten moeten daarom toezicht houden op de naleving via markttoezicht en regelmatige controles achteraf.
- (21) De maatregelen die nodig zijn om deze richtlijn ten uitvoer te leggen, moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden²⁸.
- (22) De Commissie moet met name de bevoegdheid krijgen om eisen vast te stellen met betrekking tot de grip van C2- en C3-banden op nat wegdek en andere essentiële bandenparameters dan brandstofefficiëntie, grip op nat wegdek en rolgeluidemissies, en om de bijlagen aan te passen aan de technische vooruitgang. Aangezien het hierbij gaat om maatregelen van algemene strekking die bedoeld zijn om niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn te wijzigen door haar aan te vullen, dienen zij te worden aangenomen overeenkomstig de regelgevingsprocedure met toetsing van artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1
Doel en onderwerp

Deze richtlijn heeft tot doel de brandstofefficiëntie van het wegvervoer te verbeteren door brandstofefficiënte banden aan te moedigen.

Bij deze richtlijn wordt een kader vastgesteld om via etiketten informatie te verstrekken over bandenparameters.

Artikel 2
Toepassingsgebied

1. Deze richtlijn is van toepassing op C1-, C2- en C3-banden.
2. Bij wijze van uitzondering op lid 1 is deze richtlijn niet van toepassing op:

²⁸ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

- (a) coverbanden;
- (b) professionele off-roadbanden;
- (c) banden die uitsluitend bestemd zijn om te worden gemonteerd op voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd vóór 1 oktober 1990;
- (d) T-reservebanden voor tijdelijk gebruik;
- (e) banden van de snelheids categorie onder 80 km/u;
- (f) banden met een nominale velgdiameter van hoogstens 254 mm of van minstens 635 mm;
- (g) banden met trekkrachtbevorderende voorzieningen (bv. spijkerbanden).

Artikel 3 *Definities*

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- (1) "C1-, C2- en C3-banden": bandenklassen die gedefinieerd zijn in artikel 8 van [Verordening (EG) nr. .../... betreffende typegoedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen]²⁹;
- (2) "T-reservebanden voor tijdelijk gebruik": reservebanden voor tijdelijk gebruik die ontworpen zijn voor een hogere druk dan die van standaard- en versterkte banden;
- (3) "verkooppunt": een plaats waar banden worden uitgestald, opgeslagen of te koop aangeboden, met inbegrip van autotoonzalen, met betrekking tot uitgestalde banden die niet op de voertuigen gemonteerd zijn;
- (4) "technisch reclamemateriaal": tot eindgebruikers of distributeurs gericht gedrukt en elektronisch materiaal dat gebruikt wordt voor de marketing van banden of voertuigen en waarin de specifieke parameters van een band zijn beschreven, inclusief technische handleidingen, brochures, marketing op internet, folders en catalogi;
- (5) "technische documenten": informatie over banden, inclusief de fabrikant en het merk van de band; een beschrijving van het bandentype of de bandengroep waarop de indeling in een brandstofefficiëntieklasse is gebaseerd, de indeling in een klasse grip op nat wegdek, de rolgeluidemissiewaarde; beproevingsverslagen en nauwkeurigheid van de proeven;

²⁹ [NB: Lichte bedrijfsvoertuigen (N1) zijn niet opgenomen in de klasse-indeling van banden in het voorstel voor een verordening (COM(2008) 316). Binnen de Raad is overeengekomen de definitie in artikel 8 van COM(2008) 316 zodanig te herzien dat ze ook betrekking heeft op N1-banden; de overeenstemming zal uiterlijk in oktober worden bereikt, vóór de goedkeuring van dit voorstel voor een richtlijn inzake de etikettering van banden – deze informatie heeft betrekking op de wetgevingsprocedure. Op het ogenblik van de goedkeuring moet ze worden geschrapt].

- (6) "fabrikant": een natuurlijke of rechtspersoon die een product fabriceert of een product laat ontwerpen of fabriceren en dat product onder zijn naam of handelsnaam in de handel brengt;
- (7) "importeur": een in de Gemeenschap gevestigde natuurlijke of rechtspersoon die een product uit een derde land in de Gemeenschap in de handel brengt;
- (8) "leverancier": de fabrikant of zijn gemachtigde vertegenwoordiger in de Gemeenschap of de importeur;
- (9) "distributeur": een natuurlijke of rechtspersoon in de toeleveringsketen, met uitzondering van de leverancier of de importeur, die een band in de handel brengt;
- (10) "in de handel brengen": een product leveren voor distributie of gebruik op de communautaire markt in het kader van een commerciële activiteit, ongeacht of dit tegen betaling dan wel gratis gebeurt;
- (11) "eindgebruiker": een consument, inclusief wagenparkbeheerder of wegvervoersbedrijf, die een band koopt of voornemens is een band te kopen;
- (12) "essentiële parameter": een bandenparameter, zoals rolweerstand, grip op nat wegdek of rolgeluidemissies, die bij gebruik van de banden een aanzienlijke invloed heeft op het milieu, de verkeersveiligheid of de gezondheid.

Artikel 4 ***Verantwoordelijkheden van bandenleveranciers***

De lidstaten zien erop toe dat bandenleveranciers de volgende bepalingen naleven:

- (1) leveranciers zien erop toe dat op het loopvlak van C1- en C2-banden die aan distributeurs of eindgebruikers worden geleverd, een sticker is aangebracht met een etiket waarop melding is gemaakt van de brandstofefficiëntieklasse, zoals uiteengezet in bijlage I, deel A, en de rolgeluidemissiewaarde, zoals uiteengezet in bijlage I, deel C; op het etiket van C1-banden moet ook de klasse grip op nat wegdek zijn vermeld, zoals uiteengezet in bijlage I, deel B;
- (2) het formaat van de in lid 1 vermelde sticker moet aan de voorschriften van bijlage II beantwoorden;
- (3) leveranciers dienen de brandstofefficiëntieklasse, de klasse grip op nat wegdek en de rolgeluidemissiewaarde te vermelden in het technisch reclamemateriaal, zoals uiteengezet in bijlage I, in de in bijlage III gespecificeerde volgorde;
- (4) leveranciers dienen, op verzoek van de autoriteiten van lidstaten, technische documenten ter beschikking te stellen gedurende een periode van vijf jaar nadat de laatste band van een bepaald type in de handel is gebracht; de technische documenten moeten voldoende gedetailleerd zijn om de autoriteiten in staat te stellen de nauwkeurigheid te verifiëren van de op het etiket vermelde informatie inzake brandstofefficiëntie, grip op nat wegdek en rolgeluidemissies.

Artikel 5
Verantwoordelijkheden van bandendistributeurs

De lidstaten zien erop toe dat bandendistributeurs de volgende bepalingen naleven:

- (1) distributeurs zien erop toe dat op de banden in het verkooppunt de door de leveranciers overeenkomstig artikel 4, lid 1, geleverde sticker is aangebracht op een duidelijke zichtbare plaats;
- (2) als de te koop aangeboden banden niet zichtbaar zijn voor de eindgebruiker, verstrekken de distributeurs de eindgebruiker informatie over de brandstofefficiëntieklasse, de klasse grip op nat wegdek en de rolgeluidemissiewaarde van die banden;
- (3) voor C1- en C2-banden verstrekken distributeurs de brandstofefficiëntieklasse en de rolgeluidemissiewaarde samen met de factuur die aan de eindgebruiker wordt afgegeven bij de aankoop van banden. Voor C1-banden moet ook de klasse grip op nat wegdek worden vermeld.

Artikel 6
Verantwoordelijkheden van leveranciers en distributeurs van auto's

De lidstaten zien erop toe dat leveranciers en distributeurs van auto's de volgende bepalingen naleven:

- (1) leveranciers en distributeurs van auto's zien erop toe dat in het technisch reclamemateriaal informatie wordt verschaft over de banden waarmee de nieuwe voertuigen zijn uitgerust; die informatie omvat de brandstofefficiëntieklasse, zoals uiteengezet in bijlage I, deel A, de rolgeluidemissiewaarde, zoals uiteengezet in bijlage I, deel C, en, voor C1-banden, de klasse grip op nat wegdek, zoals uiteengezet in bijlage I, deel B;
- (2) als een nieuw voertuig met verschillende bandentypen kan worden uitgerust, zonder dat de eindgebruikers een keuze kunnen maken uit deze bandentypen, worden in het technisch reclamemateriaal de laagste brandstofefficiëntieklasse, de laagste klasse van grip op nat wegdek en de hoogste rolgeluidemissiewaarde vermeld, in de in bijlage III vermelde volgorde;
- (3) als eindgebruikers een keuze kunnen maken tussen verschillende bandentypen voor montage op een nieuw voertuig, vermelden de autoleveranciers in het technisch reclamemateriaal de brandstofefficiëntieklasse, de klasse grip op nat wegdek en de rolgeluidemissiewaarde van die bandentypen, in de in bijlage III vastgestelde volgorde;
- (4) als eindgebruikers een keuze kunnen maken tussen verschillende bandentypen voor montage op een nieuw voertuig, verstrekken de autodistributeurs, vóór de verkoop, informatie over de brandstofefficiëntieklasse, de klasse grip op nat wegdek en de rolgeluidemissiewaarde van die bandentypen.

Artikel 7
Geharmoniseerde beproevingsmethoden

De bij de artikelen 4, 5 en 6 vereiste informatie inzake de brandstofefficiëntieklasse, de klasse grip op nat wegdek en de rolgeluidemissiewaarde van banden wordt verkregen door de in bijlage I vermelde geharmoniseerde beproevingsmethoden toe te passen.

Artikel 8
Controleprocedure

Overeenkomstig de in bijlage IV vastgestelde procedure controleren de lidstaten of de vermelde brandstofefficiëntieklasse en klasse grip op nat wegdek conform zijn in de zin van bijlage I, delen A en B, en of de rolgeluidemissiewaarde conform zijn in de zin van bijlage I, deel C.

Artikel 9
Interne markt

1. Als aan de bepalingen van deze richtlijn is voldaan, mogen de lidstaten het in de handel brengen van banden niet verbieden of beperken op grond van de onder deze richtlijn vallende productinformatie.
2. Tenzij zij beschikken over bewijsmateriaal dat het tegendeel aantoont, gaan lidstaten ervan uit dat de etiketten en de productinformatie voldoen aan de bepalingen van deze richtlijn. Zij mogen leveranciers vragen technische documenten ter beschikking te stellen teneinde de nauwkeurigheid van de vermelde waarden te kunnen beoordelen.

Artikel 10
Verkoopbevorderende maatregelen

De lidstaten mogen geen maatregelen nemen die de verkoop bevorderen van banden die niet voldoen aan brandstofefficiëntieklasse C, in de zin van bijlage I, deel A.

Artikel 11
Wijzigingen en aanpassingen aan de technische vooruitgang

De volgende maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, onder meer door haar aan te vullen, worden vastgesteld volgens de in artikel 13, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing:

- (1) de invoering van eisen met betrekking tot de gripklassen voor C2- en C3-banden, op voorwaarde dat passende geharmoniseerde beproevingsmethoden beschikbaar zijn;
- (2) de invoering van eisen met betrekking tot andere essentiële parameters, voor zover die parameters een invloed hebben op het milieu, de gezondheid of de veiligheid, en op voorwaarde dat passende geharmoniseerde beproevingsmethoden beschikbaar zijn en dat die eisen kostenefficiënt zijn;

- (3) de aanpassing van bijlagen I tot en met IV aan de technische vooruitgang.

Artikel 12 ***Sancties***

De lidstaten moeten vaststellen welke sancties van toepassing zijn op inbreuken op de nationale bepalingen die overeenkomstig deze richtlijn worden vastgesteld en nemen de nodige maatregelen om te garanderen dat die sancties worden toegepast. De vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten delen deze bepalingen uiterlijk achttien maanden na de inwerkingtreding van deze richtlijn aan de Commissie mee en stellen de Commissie onverwijld in kennis van eventuele latere wijzigingen van die bepalingen.

Artikel 13 ***Comité***

1. De Commissie wordt bijgestaan door een comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn artikel 5 bis, leden 1 tot en met 4, en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van het bepaalde in artikel 8 van dat besluit.

Artikel 14 ***Herziening***

Uiterlijk vijf jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn gaat de Commissie na of de in bijlage I vastgestelde brandstofefficiëntieklassen en klassen grip op nat wegdek dienen te worden herzien.

Artikel 15 ***Omzetting***

1. De lidstaten zorgen voor de vaststelling en bekendmaking, uiterlijk op 1 november 2011, van de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen om aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mee, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.

Zij passen deze bepalingen toe met ingang van 1 november 2012.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar deze richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 16

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 17

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE I
Indeling van bandenparameters in klassen

Deel A: Brandstofefficiëntieklassen

De brandstofefficiëntieklassen worden vastgesteld op basis van de rolweerstandscoefficiënt (RRC), volgens de hieronder gespecificeerde schaal van A tot G, en gemeten overeenkomstig [UNECE)-reglement..., *OJ reference to be added before final adoption of the Directive by the legislature*].

Als een bandentype voor meer dan één bandenklasse wordt goedgekeurd (bv. C1 en C2), wordt dit bandentype ingedeeld in de brandstofefficiëntieklasse van de hoogste bandenklasse (bv. C2, niet C1).

C1-banden		C2-banden		C3-banden	
<i>RRC</i> in kg/t	Energie-efficiëntieklasse	<i>RRC</i> in kg/t	Energie-efficiëntieklasse	<i>RRC</i> in kg/t	Energie-efficiëntieklasse
$RRC \leq 6,5$	A	$RRC \leq 5,5$	A	$RRC \leq 4,0$	A
$6,6 \leq RRC \leq 7,7$	B	$5,6 \leq RRC \leq 6,7$	B	$4,1 \leq RRC \leq 5,0$	B
$7,8 \leq RRC \leq 9,0$	C	$6,8 \leq RRC \leq 8,0$	C	$5,1 \leq RRC \leq 6,0$	C
Leeg	D	Leeg	D	$6,1 \leq RRC \leq 7,0$	D
$9,1 \leq RRC \leq 10,5$	E	$8,1 \leq RRC \leq 9,2$	E	$7,1 \leq RRC \leq 8,0$	E
$10,6 \leq RRC \leq 12,0$	F	$9,3 \leq RRC \leq 10,5$	F	$RRC \geq 8,1$	F
$RRC \geq 12,1$	G	$RRC \geq 10,6$	G	Leeg	G

Deel B: Klassen grip op nat wegdek

De klasse grip op nat wegdek van C1-banden wordt vastgesteld op basis van de index van grip op nat wegdek (G), overeenkomstig onderstaande schaal van A tot G, en wordt gemeten overeenkomstig UNECE-reglement 117 inzake Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van banden wat rolgeluidemissie en grip op nat wegdek betreft³⁰.

G	Klassen grip op nat wegdek
$155 \leq G$	A
$140 \leq G \leq 154$	B
$125 \leq G \leq 139$	C
Leeg	D
$110 \leq G \leq 124$	E
$G \leq 109$	F
Leeg	G

Deel C: Rolgeluidemissies

De rolgeluidemissies worden uitgedrukt in decibel en gemeten overeenkomstig UNECE-reglement 117 inzake Uniforme voorschriften voor de goedkeuring van banden wat rolgeluidemissie en grip op nat wegdek betreft.

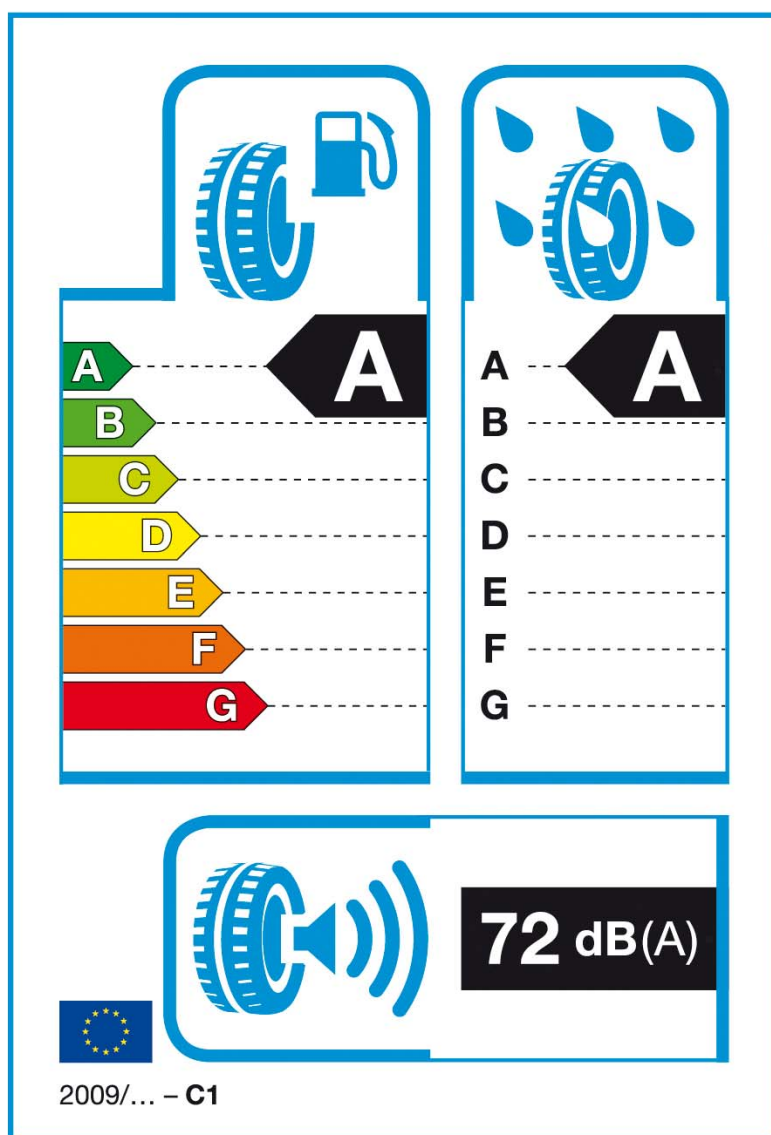
³⁰ PB L 231 van 29.8.2008, blz. 19.

Bijlage II: Formaat van het etiket

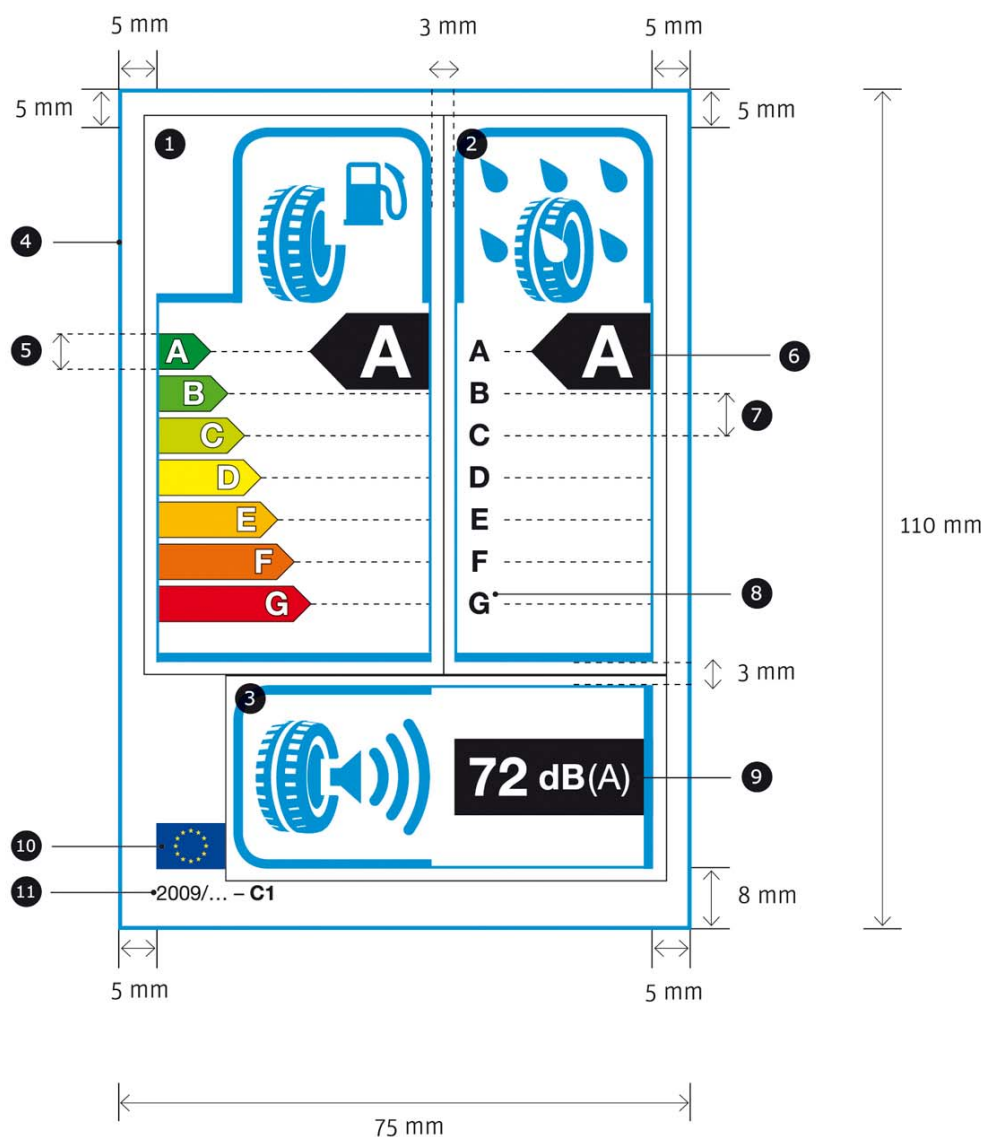
De in artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 1, vermelde sticker bestaat uit twee delen: (1) een gedrukt etiket met het onderstaande formaat en (2) een ruimte waarin de naam van de leverancier en het bandengamma, de bandenafmetingen, de belastingsindex, de snelheidscategorie en andere technische gegevens van de band zijn vermeld (hierna "ruimte voor het merk" genoemd).

1. Ontwerp van het etiket

1.1 Het in artikel 4, lid 1, en artikel 5, lid 1, vermelde gedrukte etiket op de sticker moet beantwoorden aan de onderstaande illustratie:



1.2 Hierna volgen de specificaties voor het etiket:



1.3 Het etiket moet minstens 75 mm breed en 110 mm hoog zijn. Als het etiket op groter formaat wordt afgedrukt, moet de inhoud in verhouding tot de bovenvermelde specificaties blijven.

1.4 Het etiket moet aan de volgende voorschriften beantwoorden:

a) De gebruikte kleuren zijn: cyaan, magenta, geel en zwart – en worden volgens het volgende voorbeeld gebruikt: 00-70-X-00: 0 % cyaan, 70 % magenta, 100 % geel, 0 % zwart;

b) De onderstaande cijfers verwijzen naar de legende van punt 1.2;

❶ *Brandstofefficiëntie*

Zie bijgevoegd pictogram: breedte: 19,5 mm, hoogte: 18,5 mm – Kader rond het pictogram: lijndikte: 3,5 pt, breedte: 26 mm, hoogte: 23 mm – Kader rond

de klasse-indeling: lijndikte: 1 pt – Einde van het kader: lijndikte: 3,5 pt, breedte: 36 mm – Kleur: X-10-00-05;

② *Grip op nat wegdek*

Zie bijgevoegd pictogram: breedte: 19 mm, hoogte: 19 mm – Kader rond het pictogram: lijndikte: 3,5 pt, breedte: 26 mm, hoogte: 23 mm – Kader rond de klasse-indeling: lijndikte: 1 pt – Einde van het kader: lijndikte: 3,5 pt, breedte: 26 mm – Kleur: X-10-00-05;

③ *Rolgeluidemissies*

Zie bijgevoegd pictogram: breedte: 23 mm, hoogte: 15 mm – Kader rond het pictogram: lijndikte: 3,5 pt, breedte: 26 mm, hoogte: 24 mm – Kader rond de waarde: lijndikte: 1 pt – Einde van het kader: lijndikte: 3,5 pt, hoogte: 24 mm – Kleur: X-10-00-05;

④ *Rand van het etiket: lijndikte: 1,5 pt – Kleur: X-10-00-05;*

⑤ *Schaal van A tot G*

– *Pijlen:* hoogte: 4,75 mm, tussenruimte: 0,75 mm, dikte zwarte lijn: 0,5 pt – kleuren:

- A: X-00-X-00;
- B: 70-00-X-00;
- C: 30-00-X-00;
- D: 00-00-X-00;
- E: 00-30-X-00;
- F: 00-70-X-00;
- G: 00-X-X-00.

– *Tekst:* Helvetica Bold 12 pt, 100% wit, zwarte rand: 0,5 pt;

⑥ *Indeling*

– *Pijl:* breedte: 16 mm, hoogte: 10 mm, 100% zwart;

– *Tekst:* Helvetica Bold 27 pt, 100% wit;

⑦ *Lijnen in de klasse-indeling:* lijndikte: 0,5 pt, interval stippellijn: 5,5 mm, 100% zwart;

⑧ *Tekst van de schaal:* Helvetica Bold 11 pt, 100% zwart;

⑨ *Geluidswaarde*

– *Kader:* breedte: 25 mm, hoogte: 10 mm, 100% zwart;

- *Tekst*: Helvetica Bold 20 pt, 100% wit;
- *Tekst van de eenheid*: Helvetica Bold Regular voor ‘(A)’ 13 pt, 100% wit;

⑩ *EU-logo*: breedte: 9 mm, hoogte: 6 mm;

⑪ *Verwijzing naar de richtlijn*: Helvetica Regular 7,5 pt, 100% zwart;
Vermelding van de bandenklasse: Helvetica Bold 7,5 pt, 100% zwart;

c) De achtergrond moet wit zijn.

1.5 De bandenklasse (C1, C2 of C3) moet op het etiket vermeld zijn in het formaat dat in de illustratie van punt 1.2 is weergegeven.

2. Ruimte voor het merk

2.1 De leveranciers moeten hun naam, het bandengamma, de belastingsindex, de snelheidscategorie en andere technische gegevens op de sticker vermelden, in om het even welke kleur, formaat en lay-out, voor zover de proportionele grootte van de ruimte voor het merk niet meer is dan de verhouding 4:5 ten opzichte van de grootte van het etiket en de samen met het etiket vermelde mededeling de boodschap van het etiket niet verstoort.

Bijlage III
Informatie in het technische reclamemateriaal

1. De informatie over de banden wordt in de onderstaande volgorde weergegeven:
 - (i) de brandstofefficiëntieklasse (letter A tot en met G);
 - (ii) de klasse grip op nat wegdek (letter A tot en met G);
 - (iii) de rolgeluidemissiewaarde (dB).
2. Deze informatie moet aan de volgende vereisten voldoen:
 - (i) ze moet gemakkelijk leesbaar zijn;
 - (ii) ze moet gemakkelijk te begrijpen zijn;
 - (iii) wanneer een band, door verschillen in afmetingen of andere parameters, in verschillende klassen kan worden ingedeeld, wordt het verschil tussen de slechtst en de best presterende band vermeld.
3. Leveranciers moeten eveneens het volgende vermelden op hun website:
 - (i) een toelichting bij de op het etiket gebruikte pictogrammen;
 - (ii) een verklaring waarin zij benadrukken dat in de eerste plaats het gedrag van de bestuurder bepalend is voor het brandstofverbruik en de verkeersveiligheid, en met name dat:
 - ecologisch verantwoord rijden het brandstofverbruik aanzienlijk kan doen dalen;
 - de bandendruk regelmatig moet worden gecontroleerd om de grip op nat wegdek en de brandstofefficiëntie te verbeteren;
 - de remafstanden altijd strikt in acht moeten worden genomen.

Bijlage IV: Controleprocedure

Voor elk bandentype of elke bandengroep dient te worden gecontroleerd of de door de fabrikant opgegeven brandstofefficiëntieklasse, klasse grip op nat wegdek en rolgeluidemissiewaarde correct zijn. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de volgende procedure:

- (1) eerst wordt één band getest. Als de gemeten waarde beantwoordt aan de opgegeven klasse of de rolgeluidemissiewaarde, is de test geslaagd;
- (2) als de gemeten waarde niet beantwoordt aan de opgegeven klasse of de rolgeluidemissiewaarde, worden drie extra banden getest. De gemiddelde waarde van de vier geteste banden wordt gebruikt om te beoordelen of de prestaties van de banden overeenstemmen met de opgegeven informatie.